



# Heavy Metal по-кременчугски

История забавная, хотя и вымышленная. Она передает сущность грузовиков из Кременчуга: тяжелые, крепкие и неприхотливые машины, все равно что кусок железа. КраЗы действительно создавались исключительно прочными, благодаря двукратному запасу несущей способности всех узлов и агрегатов. Требовалось это в первую очередь для того, чтобы безотказно работать на основных строительных объектах могучей державы без регулярного техобслуживания.

В городе, название которого произошло от твёрдой породы, кремня, и не могли выпускать другие автомобили. История этих могучих тяжеловозов уходит корнями к автомобилям ЯАЗ, которые и послужили основой для будущих КраЗов. Дело в том, что к концу 50-х годов огромная развивающаяся



*В канун 55-летия первого КраЗа нам вспомнилась одна советская небылица, повествующая о том, что гостившие у советской стороны японцы были столь поражены могучими КраЗами, что сразу же закупили партию таких машин себе. Впоследствии оказалось, что машины в Стране восходящего солнца сразу пошли на переплавку и из них сделали крупную партию станков, позже проданных в СССР.*



страна остро нуждалась в мощных грузовиках и дизелях, которых завод в Ярославле выпускал недостаточно. Тогда волевым Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР 1958 года завод в Ярославле решено было переориентировать на выпуск широкой гаммы моторов, а производство

грузовых автомобилей из Ярославля решено было передать в Полтавскую область на Кременчугский комбайновый (в прошлом мостовой) завод.

После масштабной реконструкции, проведённой за рекордно короткий срок (10 месяцев), из ворот украинского предприятия вышли два первых



грузовика: самосвалы КрАЗ-222 с колесной формулой 6х4 и грузоподъемностью 10 тонн.

### От первенца к десятитысячным тиражам

Конструкцией первые КрАЗы, выпущенные весной 1959 года, почти полностью повторяли своих ярославских прародителей. Да и большинство узлов и агрегатов для них доставляли с ЯАЗа. Однако мощные рамы были уже собственного изготовления: пригодился немалый мостостроительный опыт.

Сборка первых машин давалась нелегко. Узлы и детали не хотели становиться на место. Мастер сборочного цеха А. С. Даниленков вспоминал: «Залезаем под машину вместе со сборщиком и замначальника цеха и пробуем соединить узлы. То гайка не ставится на место, то шплинт не идет... Двигатель устанавливали на раму полтора дня, а теперь ставим за 3 минуты».

Эти машины собирали на стапелях, но уже в мае 59-го в строй был введен главный конвейер длиной около 260 метров. Поначалу кременчугские машины кроме сухого отраслевого индекса имели и поэтическое название «Днепр», но оно как-то не прижилось.

Отличием кременчугского грузовика от ярославского стала новая заводская символика на капоте. Она появилась вместо литой фигурки медведя и представляла собой гребешок в виде красно-голубого флага Украинской ССР.

В течение года в дополнение к самосвалу модельный ряд пополнили грузовиком-вездеходом КрАЗ-214 (6х6), 12-тонным бортовым КрАЗ-219 (6х4) и седельным тягачом КрАЗ-221 (6х4) с нагрузкой на седло 12 тонн. Но то обстоятельство, что именно самосвал стал первым производиться в Кременчуге, и определило судьбу завода: выпускать крепкие и выносливые карьерные и внедорожные грузовики, наследников которых КрАЗ выпускает до сих пор.

Как автозавод, предприятие в Кременчуге было гораздо технологичнее и современнее своего Ярославского аналога, а потому скорость и объемы производства резко возросли. За первые три года КрАЗ изготовил 4 087 самосвалов, а всего с 1959 по 1963 гг. — 10 000 единиц КрАЗ-222.



Послевоенные ярославские тяжелые грузовики семейства ЯАЗ-210 легли в основу будущих КрАЗов



Этот самосвал сделан еще в Ярославле и носит обозначение ЯАЗ-222. Отличительная черта — фигурка мишки на капоте



А это уже КрАЗ-222, серийный выпуск которых стартовал в Кременчуге в мае 1959 года



Этот «222-ой» был восстановлен Кременчугским автозаводом до первоначального состояния и отправлен в музей ПАО «АвтоКрАЗ»





Первые КраЗы имели собственное имя «Днепр», а мишка на капоте уступил место национальному стягу в цветах Украинской ССР



На первых КраЗах еще не было той легендарной «неубиваемой» рамы, которой прославились последующие модели



Интерьер КраЗов первого поколения не блещет комфортом, но к его практичности не придерешься



Несмотря на внешнюю схожесть с «222-ым», на фото более современный КраЗ-256 с V8 ЯМЗ-238 и новой самосвальной платформой



Только что выпущенные КраЗ-222 принимают участие в первомайской демонстрации 1959 года



КраЗы — непосредственные участники всех масштабных строек СССР, в том числе и перекрытия рек для ГЭС

## Славные трудовые будни

Спрос на машины был настолько велик, что потребители выстраивались в очереди за новыми КраЗами на долгие месяцы вперёд. Кременчугские грузовики трудились на всех значимых стройках в СССР и далеко за его пределами.

С особой гордостью заводчане любят вспоминать об участии самосвалов КраЗ-222 в строительстве Кременчугской гидроэлектростанции, третьей ступени каскада ГЭС на Днепре. 3 октября 1959 года 15 самосвалов КраЗ-222 прямо с конвейера автозавода отправились на строительную площадку ГЭС. Уже на следующий день они участвовали в перекрытии Днепра. Всего самосвалами было сброшено в воду более 2300 тонн гранита.

Это внушительные цифры даже по сегодняшним меркам, не говоря уже о временах полувековой давности, когда и грузоподъемность самосвала составляла только 10 тонн и двигатель выдавал только 205 л. с. Кстати, двигатель представлял собой рядную двухтактную шестерку ЯАЗ-206А с гарантийным сроком работы 1200 моточасов и расходом топлива в реальном режиме эксплуатации 60–65 литров на 100 километров. Для своего времени двигатель был достаточно надежен, но требователен к топливу. В противном случае двигатель мог пойти «вразнос» (не глушился) и для предупреждения этого явления на панели приборов даже устанавливалась кнопка аварийной остановки мотора.

Коробка перемены передач имела пять ступеней для движения вперед и одну — заднюю. Её бесперебойная работа во многом зависела от качества применяемых сортов масел. Особенно «не любила» коробка передач солидол в составе смесей для смазки. Но его применение было таким частым, что в инструкции по эксплуатации автомобиля отдельной строкой это категорически воспрещалось.

Рама самосвала КраЗ-222 состояла из двух продольных лонжеронов, связанных между собой пятью поперечинами. Лонжероны изготавливались из горячекатаного стального швеллера №30 и соединялись между собой поперечинами при помощи заклепок. Такое соединение по прочности не уступало сварочному шву. По результатам исследований Киевского автодорожного института, наработка 222-х самосвалов, которые



эксплуатировались в карьерах горно-обогатительных комбинатов, до первого отказа рам составляла 40 тысяч километров. В значительной степени проблема прочности рамы носила эксплуатационный характер: машины систематически перегружались! В результате доработки описываемой конструкции толщина стенок лонжеронов рамы была увеличена с 6,5 до 7,5, а после и до рекордных 9,5 мм. Так появилась знаменитая «неубиваемая» рама КрАЗов.

В трансмиссии машины применялся межосевой дифференциал, обеспечивающий разное число оборотов ведущих мостов, что повышало срок службы механизмов силовой передачи, уменьшало износ шин. Для повышения проходимости на бездорожье дифференциал мог блокироваться — это позволяло избежать пробуксовки колёс. Водитель производил блокировку прямо из кабины. Но, выехав на хорошую дорогу, водитель-растяпа, забыв выключить блокировку, мог разрушить межосевой дифференциал, не предназначенный для высоких скоростей.

Тормоза автомобиля КрАЗ-222 были сложными и громоздкими. Система с пневматическим приводом предъявляла высокие требования к уплотнению штуцеров, клапанов, пневматических магистралей. Утечки сжатого воздуха из тормозной системы перегружали компрессор, замедляли быстрое действие тормозов. При эксплуатации самосвалов следовало постоянно на слух контролировать, нет ли свиста или шипения воздуха из системы. После каждых 6000 км требовалась проверка с помощью мыльной эмульсии на наличие утечек, а через каждые 24000 км необходимо было продуть и прочистить все магистрали. Систематически, после каждых 1500 км пробега, следовало проверять ход штоков тормозных цилиндров.



В первое поколение грузовиков КрАЗ также входит бортовой автомобиль КрАЗ-219 (6х4)



...седелный тягач КрАЗ-221 (6х4) для работы с прицепами-тяжеловозами и...



...бортовой автомобиль повышенной проходимости КрАЗ-214 (6х6)

На самосвале КрАЗ-222 ведущие мосты — средний и задний — были одинаковы по конструкции. Их редукторы также не отличались между собой и были полностью взаимозаменяемы.

Самосвальная платформа изготавливалась из стальных листов толщиной 6 мм с использованием сварки. Она была ковшевого типа объемом 6 куб. м.

В целом, конструкция самосвала КрАЗ-222 была простой и прочной, однако надёжность её отдельных узлов и агрегатов не выдерживала критики. Причины

крылись как в конструктивных особенностях, так и в производственных. Но, если бы не они, КрАЗ спустя всего пять лет с начала производства машин первого поколения не перешел бы к выпуску куда более надежного и выносливого самосвала второго поколения КрАЗ-256, который и по сей день встречается на дорогах республик бывшего СССР. Но это уже совсем другая история.

Сергей Ухов,  
по материалам ХК «АвтоКрАЗ»

## ЗАО «САРУС»

Авторизованный сервисный центр «Силовые агрегаты Группа ГАЗ»  
«Грузовые автомобили Группа ГАЗ»  
Авторизованный гарантийный сервисный центр «КрАЗ»  
Авторизованный сервисный центр «ЗИЛ»

603063, Н. Новгород, ул. Восточная, 65  
Т.: (831) 248-57-81, 248-57-98, 248-58-11, 248-56-85, 292-11-93  
e-mail: service@sarus.ru, ural@sarus.ru, info@sarus.ru  
www.sarus.ru

Официальный дистрибьютор  
в России компании

**JERR-DAN USA**

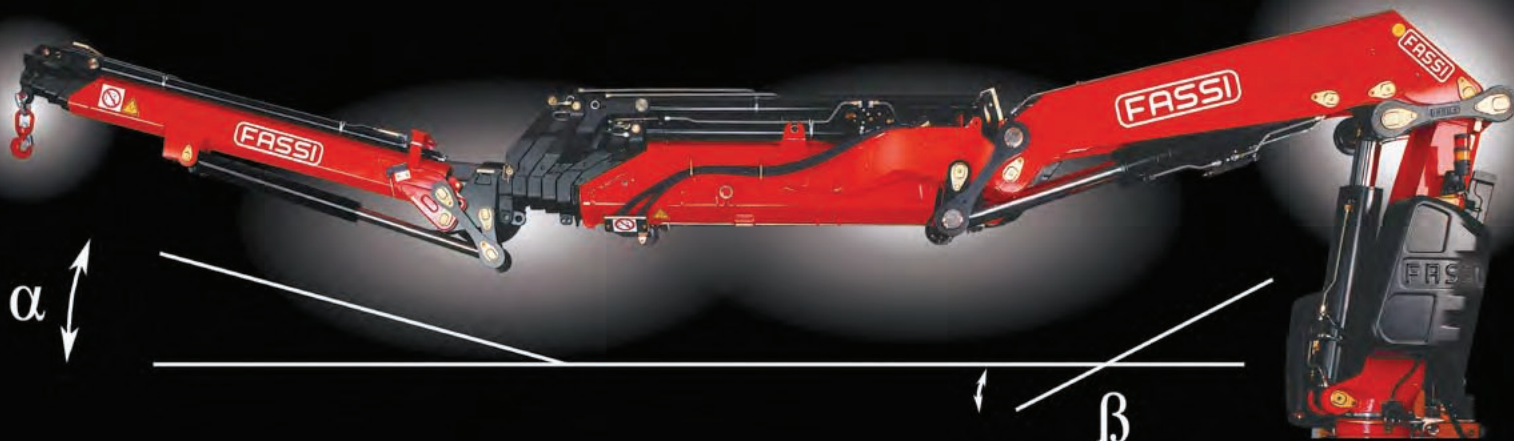
Джер-Дан.ЮЭСЭй



## ЭВАКУАТОРЫ

- ПРОИЗВОДСТВО
- ПРОДАЖА
- СЕРВИС





## FASSI поднимет любой бизнес!

**К**раноманипуляторные установки (КМУ) — сегодня достаточно широко распространенное и продолжающее набирать популярность оборудование, которое применяется во всех сферах промышленного, сельскохозяйственного и строительного производства.

Бортовые автомобили или самосвалы, оборудованные КМУ, имеют огромные преимущества перед использованием обычного бортового автомобиля и крана, что уже оценили работники строительной отрасли и ЖКХ. Привлечение двух единиц техники, крана и бортового автомобиля, увеличивает расходы на обслуживание и топливо, кроме того, при применении КМУ сокращается использование ручного труда и количество персонала. Эффективность КМУ очевидна: широкий диапазон выполняемых работ, различные варианты грузоподъемности, компактность, маневренность, относительно невысокая цена по сравнению с кранами. КМУ можно применять в строительстве, в дорожной отрасли, в нефтегазовом секторе, в железнодорожной отрасли, в сельском хозяйстве, в лесопромышленном комплексе.

Среди огромного разнообразия выпускаемых кранов-манипуляторов почетное место занимает итальянский производитель FASSI. Краны-манипуляторы FASSI известны всему миру с 1965 года. FASSI по праву считается крупнейшим в Италии и третьим в мире производителем кранов-манипуляторов.

### Преимущества КМУ FASSI:

1. Широкий ассортимент КМУ, представлены разнообразные модели с грузовым моментом от 1 тм до 137 тм, а также дополнительное оборудование для захвата и перемещения грузов.
2. Разнообразный выбор моделей по вылету стрелы, по размаху и длине опор.
3. Компактное транспортное положение — максимум места для груза в пределах габарита грузовика.
4. Возможность использовать различное навесное оборудование.
5. Выбор типа системы управления.
6. Европейская система безопасности, защищающая кран от перегруза и информирующая оператора о состоянии нагрузки на КМУ.
7. Простота конструкции и хорошая ремонтпригодность.

ООО «ФАССИ Инжиниринг» является эксклюзивным поставщиком кранов FASSI на территории Российской Федерации.



С начала 2008 года по март 2014 года в различные уголки России было поставлено более 1700 КМУ FASSI, смонтированных впоследствии как на различных автомобильных шасси, так на других видах транспорта или стационарно. Все они доказали свое превосходное качество и надежную работу за время эксплуатации.

Львиная доля рынка, приходящаяся на грузовики КАМАЗ, подтолкнула изготовителя кранового оборудования открыть дополнительный офис и производство спецтехники в г. Набережные Челны, Республика Татарстан. Это позволило расширить сотрудничество с КАМАЗом и осуществлять монтаж кранов FASSI на автомобили Камского завода качественно и в более короткие сроки.

КМУ FASSI могут быть смонтированы не только на шасси КАМАЗ, но и на другие автомобили — «Урал», МАЗ, ГАЗ, Mercedes (Mercedes), Isuzu (Исудзу), Hyundai (Хендэ), Вав (Бав).

Компания «ФАССИ Инжиниринг» предлагает широкий модельный ряд КМУ, осуществляет монтаж на автомобиль. У нас выгодные цены, гибкая ценовая политика, доставка по городам России, квалифицированный персонал, наши технические специалисты проходят обучение непосредственно на заводе-изготовителе.

#### Контакты:

ООО «Фасси Инжиниринг»  
 Сайт: [fassu.ru](http://fassu.ru)  
 Тел./факс: +7 (8552) 53-48-55,  
 53-45-31, 8(917) 240-92-01  
 e-mail: [fass116@fassu.ru](mailto:fass116@fassu.ru)